

Saab 9-5 Wagon 2002–05

NEVS-brevet tisdag 15 januari

1. Lanserar nya modeller – i 11 steg
2. Nya Renault Clio smakar på svensk kyla
3. Jay Leno testar Mercedes nya eldrivna suv
4. Hyundai avslöjar sitt nya fordonskoncept
5. Nya Opel Zafira Life officiell

6 Brabham klar för gatan och siktar på Le Mans

7. Så fungerar Bytons jätteskärm
8. Tesla slopar instegsmodellerna för Model S och Model X
9. Tung smäll för Fiat Chrysler Automobiles – döms till miljardböter
10. Stora neddragningar på Jaguar
11. Ford sparar i Europa tusentals jobb ska bort, nya USA-modeller kommer hit
12. Prov: Ford Mustang GT Facelift: Hårdkokt körmaskin
13. Konceptbilen Shelby GR-1 blir verklighet
14. Ännu ett företag visar upp eldriven pickup
15. Att tro på elbilen är som att tro på Gud
16. Arnolds monsterbil: "En dröm har blivit verklig"
17. Tidlös!
18. Udda från the UK - Rolls och Bentley wagons
19. Grattis Nissan Laurel!
20. Ledig befattning

1. Lanserar nya modeller – i 11 steg

Redaktören bytbil.com 2019-01-10

Här är dolda PR-spelet bakom en ny bilmodell



Är du också trött på att se ett bakljus i motljus eller en dimmig silhuett av en ny modell? Så här luras du att läsa om en ny modell 10 gånger. Biltillverkarnas jakt på PR när nya modeller ska lanseras börjar gå för långt. Men anledningen till att de fortsätter är att många biljournalister okritiskt publicerar alla pressmeddelanden som sänds ut.

Att ta fram en helt ny bilmodell är ett projekt som kostar från 10 miljarder kronor och uppåt och involverar 1000-tals ingenjörer, IT-utvecklare och marknadsanalytiker. En av de viktigaste aspekterna är hur bilen ska tas emot av journalisterna vid lanseringen.

Inte undra på då att bilmärkena försöker få publicitet ungefär 10 gånger när bilen ska lanseras. Och i rätt tid – inte för tidigt och inte för sent. Men läsarna har tröttnat för länge sedan. Det märker inte minst vi på BytBil – läsarna vill inte längre klicka på ett nytt bakljus från Volvo eller Audis tionde teaser-nyhet om att en ny elbil ska lanseras om två år.

Ändå återpublicerar nästan alla biltidningar den typen av nyheter. För att det är enkelt och bekvämt i stället för att försöka hitta egna vinklingar på bilnyheter. Rekordet tog Polestar häromdagen som har delat upp lanseringen av sin nya elbil Polestar 2 i fyra delar.

Först skickade de ut en obegriplig detaljbild ovanifrån, någon vecka senare en uppgift om att bilen går 50 mil på en laddning, en uppgift som redan var känd. Ändå toppade den ”nyheten” flera stora svenska bilsajter.

Så här går det ofta till när du luras att läsa om en ny modell mer än tio gånger:

1. Bilmärket ser till att den nya modellen smygfotograferas när den provkörs. Bilen är så hårt maskerad att ingenting går att se. Ändå blir det artiklar.

2. Bilmärket provkör bilen med lite mindre maskering. Ny artikel.

3. Bilmärket gör ett utspel och släpper lite information om den nya bilen som ska komma om två år. Är det en elbil är det tydligen extra spännande.

4. Bilmärket visar upp konceptbilar som liknar den kommande modellen. Massor av nya artiklar.

5. Vissa utvalda okritiska journalister får provköra prototypen – ännu fler artiklar.

6. Nu börjar lanseringen närma sig. Någon vecka innan de första bilderna släpps på bilen skickar bilmärket ut mystiska teaserbilder. Nya bilder.

7. Några dagar innan lanseringen: Vissa lanseringsbilder ”råkar” läcka ut.

8. Lansering: 100 bilder på den nya bilden släpps.

9. Premiärvisning: Nu får journalister titta och provsitta bilen för första gången.

10. Första provkörningen: Utvalda journalister flygs till något mysigt resmål på en gratisresa, till exempel Florida eller Barcelona, med betald flygresa och övernattning på ett trevligt hotell.

11. Testkörning hemma: Journalisterna får låna bilen under en längre period och skriver ett längre test eller jämför den mot andra bilar.

För många journalister känns den här gången och spelet självklar och de skriver lydigt artiklar varje gång. Men för läsarna börjar det bli förvirrande, tjatigt och tröttsamt.
Ett föredöme är dock Tesla: De visar allt de vet direkt – och de berättar om förändringar av modeller, batterier och prestanda först när de träder i kraft.

Att som Volvo-koncernens elbilsmärke Polestar berätta att lanseringen sker i fyra steg är bara fjantigt.

Dessutom är det snart ingen som bryr sig om den riktiga lanseringen – för allt är urvattnat och förvirrande.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Nya Renault Clio smakar på svensk kyla

Mattias Rabe 10 januari 2019

Denna artikel är ett exempel på steg 1 som anges i föregående artikel (nr 1).

Det är bara det att den kända svenska vinterkylan i Arjeplog just nu lyser med sin frånvaro, men nya Renault Clio gör ändå ett tappert försök på snö- och isbelagda vägar i norr.



I sommar är det hela sju år sedan dagens Renault Clio presenterades. Fyra år efter presentationen uppdaterades modellen inför modellår 2017 och ska vi vara ärliga känns bilen nyare och fräschare än vad den är på papperet, trots att den i vårt senaste stora småbilstest hade hela åtta konkurrenter framför sig. Men Renault vill klättra högre upp i resultatlistorna i våra tester och man har därför börjat förbereda en helt ny generation. Utvecklingen av denna femte Clio-generation har pågått en längre tid och är så långt gången att modellen i maskerat utförande återigen kör omkring i och runt Arjeplog. Renault vill helt enkelt testa hur bilens olika komponenter står emot kyla – och så klart hur den hanterar underlag bestående av snö och is ovanpå asfalt (och sjövatten).

Nya Clio var tänkt att debutera redan i januari, eftersom debuten i Paris i höstas inte blev av. Men någon januariavtäckning blir det inte i och med att Renaults vd Carlos Ghosn sitter i japansk arrest, anklagad för förskingring av Nissan-pengar. Förmodligen debuterar nya generationen på bilsalongen i Genève i mars.

Clio generation fem sägs bli den i särklass mest avancerade Clion med sofistikerad förarassisterande teknik, inklusive grundläggande funktioner för delvis autonom körning, stora digitala displayer som utgör knutpunkten mellan människa och maskin samt – inte minst – en helelektrisk drivlina. Sistnämnda lär vi antagligen inte få ta del av vid avtäckningen om några månader, men Renault bör heller inte hålla inne på den eldrivna Clion allt för länge eftersom flera konkurrenter är på hugget, exempelvis Hyundai med Kona Electric (som förvisso är mer högbyggd).



Vad vi däremot kan få se är Clio i någon form av mildhybridutförande och vi får sannolikt även höra om Clio laddhybrid som Renault i höstas sa är aktuell för lansering under 2020.

Clio, som under många år har varit en av Europas bäst säljande bilmodeller, ser inte ut att bjuda på några större överraskningar designmässigt sett. Under maskeringen tycker vi oss skönja ett lite vassare formspråk, inte lika mjukt och "bulligt" som på dagens Clio. Vad vi däremot inte tycker oss se är några former eller detaljer från konceptbilen Symbioz som visades i december 2017. Konceptbilen hade tydliga, smått futuristiska drag som vi inte ser röken av på bilen som härjar i Arjeplog.





GALLERI
Spionbilder på nya Renault Clio
19 bilder

3. Jay Leno testar Mercedes nya eldrivna suv

Redaktören.bytbil.com 2019-01-09

"Oj så snabbt och tyst den går"



FILM: https://youtu.be/BKBmlfscKoo

Det är Mercedes första stora satsning på en elbil.Och den sportiga suv:en EQC får riktigt bra betyg av Jay Leno under en provkörning.

– Den ser ut som en Mercedes, har samma lyxiga känsla – men oj så tyst och snabbt den går, säger Leno.

I september förra året presenterade Mercedes suven EQC 400 – deras första stora satsning på en elbil. Nu visar Mercedes en prototyp av modellen hos gamle talkshow-värden Jay Leno, som har ett bilprogram på youtube, ”Jay Lenos Garage”.

– När Mercedes börjar göra elbilar så blir det med full kraft och kommer bli fantastiskt, säger Jay Leno.

Jay och Bastian Schult, testingenjör på Mercedes, går noga igenom den fyrhjulsdrivna bilens alla delar innan de tar den ut på en motorväg för en åktur.

– Vi vill kalla modellen för ”sportig suv” och den har två elmotorer på 150 kW. En motor där fram och en där bak, som tillsammans ger runt 400 hästkrafter, säger Bastian Schult. Men om man kör lugnt i stan så används bara den främre motorn.

Hur långt kan den gå på en laddning?

– Runt 35 mil. Och vi körde bilen för några dagar sen mellan San Francisco och Los Angeles utan problem, med ett laddstopp, säger Bastian Schult.De öppnar motorhuven och Jay Leno utropar: ”Wow, det är nästan så att man förväntar sig att se en Flux capacitor här” och syftar på bilen i filmen Tillbaka till framtiden, där karaktären Doc Brown körde sin DeLorean.

– Hur ofta behöver man byta kylarvätska? frågar Jey Leno.

– Inte oftare än på bensinbilar, svarar Bastian Schult.



Under provkörningen reagerar Jay Leno på att han bara behöver köra med en fot på pedal, och att lätta på gaspedalen innebär att bilen bromsar in.

– Att köra i en lång nedförsbacke och bara låta bilen glida ner betyder ju att den laddar, det är som att hälla in bensin medan man kör, säger han.

– Det här är framtiden. Vi har redan infrastrukturen för el och vi i Kalifornien får bidrag när vi köper en elbil. Och nu när räckvidden ökat på elbilar så känns bilar med förbränningsmotorer redan förlegade.

ALLT OM BILAR

4. Hyundai avslöjar sitt nya fordonskoncept

8 jan 2019

Har hjul monterade på robotben och är designad för att ta sig fram i svår terräng



***FILM*:**
https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/hyundai-avslojar-sitt-nya-fordonskoncept/

5. Nya Opel Zafira Life officiell

Peter Klemensberger 9 januari 2019

MPV, ett döende segment i dessa suvtider? Inte i fallet med nya Opel Zafira som kommer i tre storlekar. Modellen täcks av nästa vecka och går att beställa i vår.



Modellen Zafira debuterade som kompakt MPV 1999. Bilen baserades på samtida golfklassaren Astra och mätte 432 centimeter på längden. Nu är fjärde generationen Zafira presenterad, en bil som kommer i hela tre versioner: small, medium och large som mäter 460, 495 respektive 530 centimer i längd. Detta är möjligt då modellen baseras på den flexibla EMP2-plattformen från PSA-koncernen, dit ju Opel hör sedan 2017.

Zafira Life ska ge hög komfort och komma med saker som uppkopplingsservice, adaptiv farthållare, kollisionsvarnare, filassistans, helljusautomatik, head up-display, panoramaglastak, öppningsbar bakruta och fotrörelskontrollerade skjutdörrar. Med Lounge-utförandet, som bara finns till de större versionerna, tillkommer bland annat läderklädsel, stolar med massage, vridbara baksäten och fällbart bord.

Modellen ska finnas med fem till åtta sittplatser beroende på utförande, axelavståndet på de två större versionerna är förlängt mer 35 centimeter och mäter totalt 328 centimeter. I sitt minsta utförande rymmer bagageutrymmet hos Zafira Life 1 500 liter och med stolarna bortplockade 3 397 liter att jämföra med dagens Zafira (läs vår provkörning här) där siffrorna är 710 respektive 1 860 liter.

Till Zafira Life finns ett fyrhjulsdriftssystem från Dangel att kryssa för och till 2021 kommer en eldrivlina.

Det kan låta märkligt att satsa på ett döende segment som MPV i dessa suv-tider men siffrorna ovan visar att Zafira går upp en klass och blir såldes en trillingmodell till minibussarna Peugeot Traveller och Citroën Spacetourer (samt Toyota Proace) och på andra sidan den engelska kanalen lanseras nya Zafira som Vauxhall Vivaro, ett modellnamn som vi här känner som Opel både i buss- och skåpbilsutförande. Zafira tar alltså steget från att vara en fristående personbilsbaserad modell till att bli en modell som tagits fram som såväl fraktare av männsikor som gods.

Orderböckerna för nya Zafira Life öppnas i Sverige under våren.


ZAFIRA
GG ZL 396



6. Brabham klar för gatan och siktar på Le Mans

Peter Klemensberger 10 januari 2019

Sportbilstillverkaren Brabham erbjuder nu sina kunder en bil för gatan, samtidigt siktar man in sig på Le Mans 24-timmarslopp.



Förra året visade Brabham upp sin första bil efter att ha återuppstått som tillverkare. 70 exemplar planerades att byggas av modell BT62, alla skräddarsydda för bankörning. Snabbt började det florera rykten, eller snarare önskemål, om en gatlegal version men tillverkaren teg som muren.

Nu erbjuder sig dock Brabham att anpassa bilen för gatbruk, detta efter att kunder uttryckt önskemål om att kunna köra sin bil inte bara på banan utan även till och från den.

Europeiska ägare kan få jobbet utfört i märkets filial i Storbritannien för den nätta summan av 150 000 pund, cirka 1,7 miljoner kronor. Bilen som sådan är prissatt till en miljon pund före skatt, ungefär 11,3 miljoner kronor. En liknande konvertering utförs även i Australien.

Bland de justeringar som görs märks höjd markfrigång, ändrat styrutslag, montering av luftkonditionering, dörrlås, larm och lyxigare inredning. V8-motorn på 5,4 liter och 700 hästkrafter rör man dock inte.

Köparen kan själv välja när han vill anpassa sin bil för gatan, före eller efter det förarprogram som ingår i bilköpet. Första gatlegala bilen levereras sommaren 2019.



Brabham har också gjort klart att man ska ställa upp i Le Mans 24-timmarslopp och sportvagns-VM säsongen 2021/2022. Det ska ske med en bil baserad på chassit från BT62 och man ska delta i GTE-klassen.

Tillverkarens vd David Brabham vann Le Mans 24-timmarslopp 2009 tillsammans med Marc Gené och Alexander Wurz i en Peugeot 908 HDi FAP. Hans far Jack, grundare av märket, kom som bäst på 15:e plats i loppet. Året var 1957 och bilen i fråga en Cooper T39.





GALLERI
Brabham BT62
23 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Så fungerar Bytons jätteskärm

Peter Klemensberger 10 januari 2019

Minns du Bytons jätteskärm som visades förra året? Nu är den klar för produktion och så här fungerar den.



***FILM**: https://youtu.be/8Aks4DH-q3M*

Produktionsstarten för Bytons första bil rycker allt närmare. Såväl produktionslina som själva bilen befinner sig nu i utvecklingsfas och under den pågående CES-mässan i Las Vegas visade man upp det av bilen som det har surrats mest om: bilbranschens största skärm.

Det var under förra årets upplaga av mässan som vi fick se de första bilderna på bilen och dess märkliga interiör. I år visar man upp hur det kommer att se ut i den färdiga eldrivna suven vid namn M-Byte.

Den gigantiska skärmen är kvar, vare sig du vill eller inte, men mäter nu 48 tum mot tidigare planerade 49. Den är böjd och kompletteras nu med en åttatums pek/manöverplatta på mitt-konsolen. Liksom tidigare finns en manöverplatta på sju tum i rattens centrum som inte följer med rattens rörelser – som i den gamla versionen av Citroën C4.

På instrumentbrädan finns nu även en sektion riktad mot föraren. Men knapparna manövrerar du ”växellådan” och ovan dessa finns kameror som läser av föraren vid exempelvis autonom körning. I introduktionsfilmen kan vi även se hur infotainmentsystemet tolkar gester via dessa.

Hoppa över mumlandet och spola fram 17.20 in i filmen nedan så ser du hur skärmar och info-tainmentsystem fungerar i bilen.

På scenen vid pressvisningen fanns även M-Byte som koncept (bild ovan) och enligt uppgift stämmer utseendet till 80-90 procent överens med den kommande produktionsbilen.

Världspremiären för M-Byte sker under CES-mässan i Shanghai i juni 2019, bilen lanseras i Kina under slutet av året.

8. Tesla slopar instegsmodellerna för Model S och Model X

Patrik Lundin, 2019-01-10P, 10:54

Grundpriset höjs kraftigt



75D försvinner som alternativ för både Model S och Model X nu på måndag.

Teslas notoriske VD Elon Musk twittrade i natt att Tesla från och med måndag 14/1 slutar tillverka Model S och Model X med 75 kWh:s-batteriet. Så står du i färd att köpa en Model S 75D eller en Model X 75D så är det nu i helgen som gäller, annars har du försatt dina chanser.

Att Tesla helt enkelt stryker instegsmodellerna innebär att grundpriserna för både Model S och Model X ökar kraftigt. En Model S 75D kostar i grundpris 967.880 kronor. Men nu på måndag så stiger grundpriset till 1.192.780 kronor som är vad en Model S 100D kostar. En ökning med hela 224.900 kronor.

För Model X del innebär det en prishöjning med 184.700 kronor. Från 1.055.700 för en Model X 75D till 1.240.380 kronor för en Model X 100D.

Detta skulle i förlängningen kunna innebära att Tesla slutar med att marknadsföra sina modeller baserat på kapacitet i kWh, och istället går över helt till att göra som med Model 3, där de marknadsförs med "Long Range" och "Mid Range."

Tesla har inte kommenterat detta mer än att de säger att de ibland gör förändringar i modellprogrammet.



[Nu slår Tesla Model S premiumtyskarna i Europa]



[Elon Musk i ny intervju om krisåret, fuskutredningen, konkurrenterna – och mest spännande nyheten]



[Tesla Model S blir enbart fyrhjulsdriven – 75D är nya instegsmodellen]



[Så mycket snabbare blir Tesla Model S och Model X]

Patrik Lundin

9. Tung smäll för Fiat Chrysler Automobiles – döms till miljardböter

Patrik Lundin, 2019-01-10, 13:34

Dieselgate ger fortfarande ringar på vattnet. Nu är det Fiat Chrysler Automobiles (FCA) som döms till dryga böter. Enligt nyhetsbyrån Reuters ska företaget betala sammanlagt 700 miljoner dollar (6,2 miljarder kronor) till det amerikanska justitiedepartementet, enskilda amerikanska delstater och till privata bilägare.



FCA stämdes 2017 för att ha fuskat med utsläppstester av dieselmotorer på 104.000 bilar med motorn 3,0 Ecodiesel V6, som siffter i bland annat RAM 1500 och Jeep Grand Cherokee. De berörda bilarna såldes i USA mellan 2014 och 2016. FCA bedyrar sin oskuld och menar att de inte gjort något olagligt, eller medvetet installerat olaglig utrustning i bilarna.

Även ett tyskt företag som är underleverantör till FCA döms till att betala 30 miljoner dollar i skadestånd till amerikanska bilägare.

Bötesbeloppet på 6,2 miljarder är i dieselgate-mått mätt ganska litet. Bara i USA har Volkswagen tvingats betala motsvarade cirka 220 miljarder för sina utsläppsfusk.

Stort avgastest avslöjar skrämmande dåliga dieselmodeller – och ett par riktigt bra

IVL Svenska Miljöinstitutet undersöker dieselbilar: Fortsatt höga utsläpp

Audi erkänner avgasfusk på dieselmotorer – betalar 9 miljarder kronor i böter



Patrik Lundin

DagensNäringsliv.se

10. Stora neddragningar på Jaguar

Publicerad av **TT**

10 jan 2019

Storbritanniens största biltillverkare Jaguar Land Rover kommer att göra sig av med tusentals anställda, uppger en källa för nyhetsbyrån Reuters.



Det anrika bilmärket har problem.

Bakgrunden är rejält fallande efterfrågan i Kina och fallande försäljning av dieselbilar i Europa.
Neddragningarna kommer att beröra tjänstemän i huvudsak. Produktionen kommer inte att röras i det här stadiet, enligt Reuters källa.
Bolaget, kontrollerat av Tata Motors, gick förlust i fjol och har redan tidigare gjort sig av med runt tusen anställda i Storbritannien.

auto motor & sport

11. Ford sparar i Europa tusentals jobb ska bort, nya USA-modeller kommer hit

Pär Brandt, 2019-01-10, 14:44

Tusentals jobb kan försvinna när Ford hårdsparar i Europa. Å andra sidan får vi kanske hit nya Ford Explorer. Och även en kommande, global elbilsmodell. Vi kan också förvänta oss ett närmare samarbete mellan Ford och Volkswagen.



Senaste generationen Ford Explorer presenterades nyligen i USA.
Kanske kommer den även till Europa.



Steven Armstrong.
Fords europachef

Inom kort väntas Ford Motor Company presentera ett sparpaket för den europeiska verksamheten. Det kan innebära att tusentals jobb försvinner och att modellutbudet ändras. Som en del av omstruktureringen väntas också ett närmare samarbete mellan Ford och Volkswagen.

Om inte Ford Europe blir långsiktigt lönsamt kan Ford dra sig ur Europa, på liknande sätt som General Motors gjorde. Enligt europachefen Steven Armstrong förbereder man en kraftfull omstart:

"Vi ska vidta avgörande åtgärder för att omvandla Ford-verksamheten i Europa," sa Steven Armstrong. "Vi ska investera i fordon, tjänster, segment och marknader som bäst stödjer ett långsiktigt hållbart och lönsamt företag som skapar värde för våra aktieägare och levererar emotionella bilar till våra kunder."

Det övergripande målet är att skapa en vinstmarginal i Europa på cirka sex procent. Idag är lönsamheten i Europa negativ, kring –3 procent. Effektiviseringen gäller också bilarna, där det inom några år ska erbjudas elektrifierade alternativ för alla modeller.

Några detaljer om sparpaketet finns inte ännu men det har under något år cirkulerat rykten om att Ford ska reducera antalet modeller. Det innebär sannolikt ett större fokus på de lönsamma och populära suvmodeller samt färre sedaner. Nuvarande C-Max och Grand C-Max ersätts inte och kanske försvinner också Mondeo och Fiesta.

Liknande nedskärningar sker i USA där Fiesta, Focus, Taurus och Fusion (Mondeo) försvinner. Ford fokuserar på de lönsamma modellerna och i USA ska suvar och pickuper (trucks) stå för 90 procent av försäljningen.

För att surfa vidare på suvvågen kan det också bli aktuellt att Europa får fler USA-modeller, som Edge och helt nya Explorer. Fords första elbil – med "inspiration från Mustang" – blir en global modell som även kommer till Europa.

Ett utökat samarbete mellan Ford Motor Company och Volkswagen AG har diskuterats i flera månader. Inledningsvis rörde förhandlingarna mindre projekt men utvecklade sig till något betydligt större. Detaljerna kring detta förväntas presenteras inom kort, förmodligen i samband med att Detroitsalongen öppnar i nästa vecka.

Globalt fortsätter Ford att minska antalet "plattformar", den tekniska bygglåda som används som grund för en eller flera modeller. När Alan Mulally tog över som koncernchef 2006 hade Ford 17 plattformar, de är nu nere i elva men målet är att komma ned i endast fem plattformar.

Med fem plattformar kan Ford bygga småbilar (Ka), kompaktbilar och mindre suvar (Focus, Ecosport), suvar och större sedaner (Explorer, Mustang, bakhjulsdrivna eller 4WD), elbilar och fullstora pickuper (F-serien).

Ford Europe sysselsätter 53.000 personer och verksamheten omfattar 15 fabriker för bil- och komponentproduktion.



Ford Explorer presenterades veckan innan Detroitsalongen öppnar och även om designen är välbekant så bygger bilen på en helt ny plattform: CD6. Den nya plattformen är i grunden bakhjulsdriven, med fyrhjulsdrift som ett möjligt tillval. Större andel höghållfast stål och aluminium har sänkt vikten på Explorer med cirka 100 kilo, jämfört med föregångaren. Basmodellerna har 2,3-liters turbofyror och toppmodellen en 3,0-liters V6 med dubbelturbo som ger 365 hk. 10-stegad automat är standard.



Fords nya CD6-plattform ska användas av flera modeller, även nästa generation Mustang som väntas kring 2020. Nuvarande Mustang har en helt egen, unik plattform och den lyxen har Ford inte råd med i framtiden. Och eftersom möjligheten finns att lägga till fyrhjulsdrift är det ett fullt möjligt tillval till nästa generation Mustang.



Pekskärmen i nya Ford Explorer mäter 8 tum som standard (liggande) men det går att välja till en större och stående skärm på 10,1 tum. Instrumenten är fysiska mätartavlor i standardutförande och de som vill väljer till en skärm på 12,3 tum.











Donald Trump påstår att han ”räddat” en Ford-fabrik – helt felaktigt



["Bilens framtid finns i Detroit – inte i Silicon Valley"]



[Ford Australia upphör – Falcon läggs ner]



[Film: Så byggs bilar i en modern fabrik – följ Ford Focus från plåt till färdig bil]



[Ford säger sayonara till Japan – upphör med all bilförsäljning]



[Chefsbyte hos Ford – Alan Mulally lämnar över till Mark Fields]

12. Prov: Ford Mustang GT Facelift: Hårdkokt körmaskin

John Eriksson, Publicerad 2018-03-28, 12:34, uppdaterad 2019-01-10i dag, 15:04

Ford Mustang har fått en ordentlig uppdatering med många prestandahöjande nyheter. Vi drar till Kalifornien för en provkörning och överraskas av en riktig rökare till kompetent prestandavagn.



FILM: https://youtu.be/muBpeInbJpk

Los Angeles, Kalifornien. Plötligt överröstas bruset i det livliga flygplatsgaraget av en skarpt dunkande V8-motor som startar någonstans i lokalen. Mullret ekar i den luftiga byggnaden och dränker sorlet från andra bilar, människor och gatan utanför. Håret på armarna ställer sig genast i givakt. Vilket ljud!

Jag väntar på att få min testbil framkörd och undrar om det verkligen kan vara den som låter så högt. Det basiga dunkandet rullar runt hörnet och jag möts av en ny Mustang som kommer mot mig. Jo, visst är det den.

Bilen inte bara hörs, den syns också, eftersom den är lackerad i en godisläcker, solnedgångsvarm orange kulör. Formgivningen är försiktigt finslipad med bland annat en ny frontspoiler och nya strålkastare, men de retroinspirerade grunddragen är fortfarande väldigt lika de hos den föregående generationen som lanserades 2004. De inledande intrycken är en fest för öron och ögon. Snacka om att göra entré!

Provbilen är en manuellt växlad GT Fastback med den nya adaptiva fjädringen MagneRide, det nya (uppenbart högljudda) sportavgassystemet och ett Performance Package. De sista två sitter som standard i Sverige och paketet inkluderar bland annat svartlackade 19-tumsfälgar skodda med superklistriga, breda Michelin Pilot Sport 4 S, Brembobromsar med sexkolvsok och grövre fjädrar fram, större kylare och fläktar, samt en mekaniskt låsande Torsendiff. Rätt seriösa grejer, som hjälper till att göra Forden till en riktigt hårdkokt körmaskin, ska det visa sig.

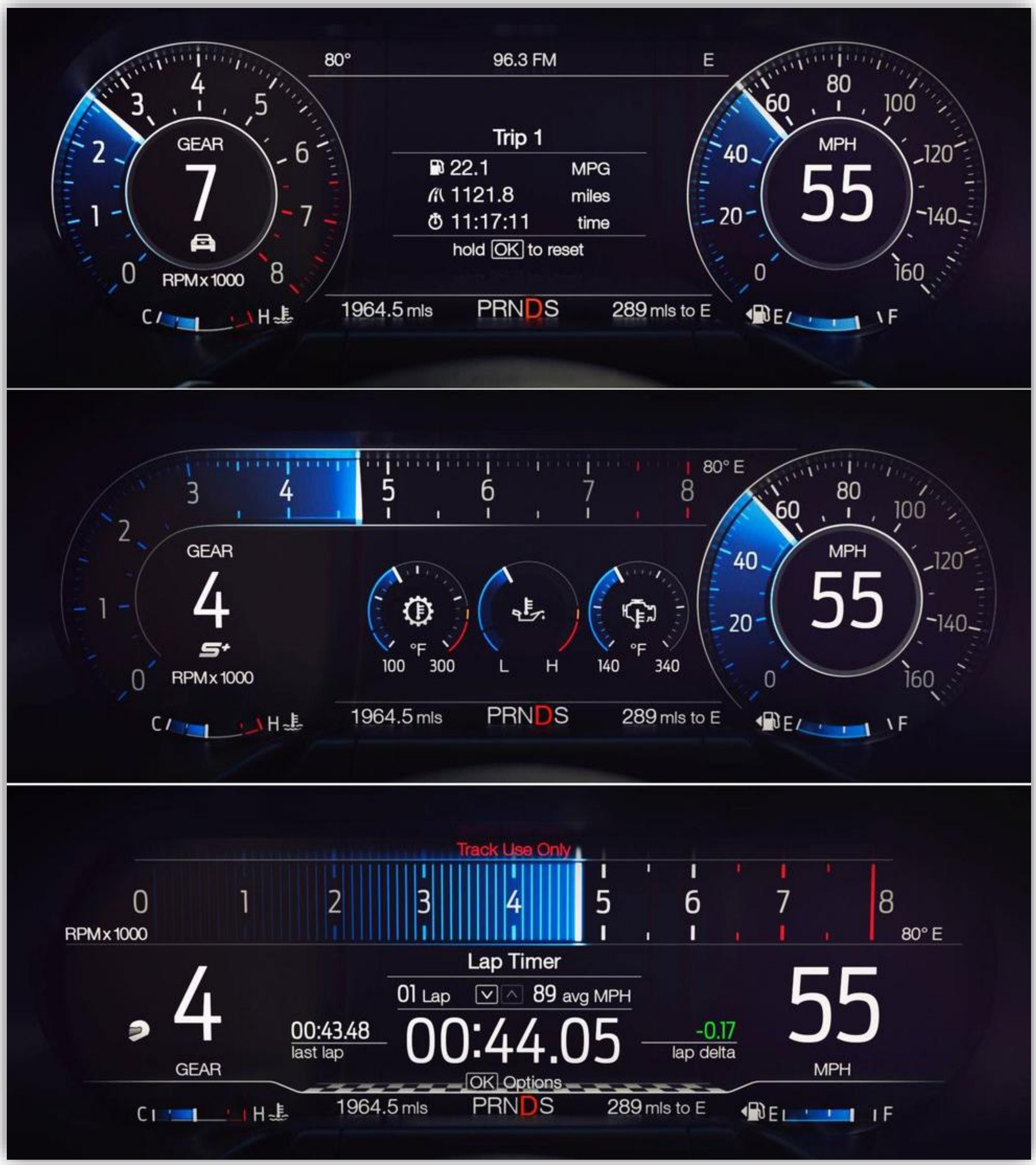


De två mätarna ovanför skärmen visar oljetryck och vakuum.
Del av Performance Package i USA.

Mustang är en av de där – nuförtiden – ganska få bilarna som inte bara ser karaktäristiskt speciell ut, den känns också väldigt speciell när man kliver in bakom ratten. Redan från första stund. Det här är inte bara en vanlig vagn i en vassare tappning, som är fallet med så många andra sportiga bilar. Mustang är en helt egen upplevelse.

Visuellt fortsätter den unika formgivningen även på insidan med influenser av första generationen från 60-talet. Kvalitetskänslan är riktigt hygglig och rejäl i knappar och reglage. Vipporna i aluminium under infotainmentskärmen imponerar särskilt med en tung, solid känsla. Dessutom är de ett tufft och annorlunda inslag. Materialvalen är också trevliga med mjuk vaddering på de vanliga beröringsytorna – armstödet i dörrsidan, handtaget på handbromsen (som är klassiskt manuell, tack för det) och rattkransen. Allt känns väl ihopskruvat och det är aldrig något som skramlar, ens när man kör på dåligt underlag.





I Europa har Mustang ett digitalt instrumentkluster som kan ändra utseende som standard.

Körupplevelsen inleds visserligen med något så modernt som en startknapp nere på mittkonsolen, men i övrigt är den fortfarande härligt analog och gammaldags. Man måste anstränga sig och köra Mussen med fast hand. Kopplingspedalen är tung och ingreppet lite abrupt, varför det kräver en finkänslig fot och starka benmuskler om man ska lyckas köra mjukt. Själva växelföringen är distinkt och mekanisk med lagom mycket motstånd. En viss kärvhet finns dock ibland, speciellt när bilen är kall. Det känns verkligen som att man är med och byter kuggar. Gött. Spaken är kort och lådan har korta slag. Perfekt för aktiv körning.

Den mulliga V8-motorn har uppdaterats med ett nytt direktinsprutningssystem, nytt topplock, ny vevaxel och nya vevstakslager. Dessutom har borrningen ökat från 92,2 millimeter till 93 och på så vis knuffat upp volymen från strax under fem liter till precis över. Roligast är dock att

rödmarkeringen har fått en rejäl höjning och den ligger nu på hela 7 400 r/min. Sportigt! Allt som allt betyder det att effekten har ökat till 451 hästkrafter i Europa (medan min amerikanska bil har motsvarande 466 metriska hästar).

Maskinen är en pärla – bottenstark, vass respons, varvar fritt och villigt, och den drar utan minsta protest från låga varv på höga växlar. Imponerande körbarhet. Och återigen ljudet, som bara blir bättre av det höga varvstoppet.



Den läckra färgen heter "Orange Fury". Ventilationshålen i huven är nya i och med facelift. Vingen på bakluckan ingår i Performance Package i USA. I Sverige är den tillbehör.



Texten på dörrtröskeln lyser rött när det är mörkt. Tufft.

Dags för Mustangen att få bekänna färg. Bakom grinden ligger den privata lilla tvåfiliga vägen utslängd likt ett trassligt, åtta kilometer långt snöre i det kuperade bergslandskapet. Asfalten klamrar sig fast läng sluttningarna och följer en bergsrygg i en vild kombination av tajta hårnålar, korta raksträckor, krön, sänkor och S-böjar upp mot toppen. Här har jag ett eget hillclimb där bilen kan få visa vad den går för. Underlaget är bitvis knöligt och lappat, blandat med sträckor av ny, kolsvart, slät asfalt.

Jag känner vägen sedan tidigare och ger fullt genom de fyra första växlarna i de inledande rakare och flackare partierna. Avgassystemet står i sitt mest högljudda läge, Track (som enligt varningstexten också är till endast för användning på bana). V8-motorn hamrar ilsket intensivt ur piporna och dånet verkar fortplanta sig in genom bagageutrymmet. Det är som att vara tätt förföljd av stegrande maskingevärseld. Med fast hand och bestämda fötter flyter växlingarna snabbt och smidigt. Både koppling och spak känns så rejäla att de skulle kunna klara av riktigt mycket misshandel.

Fjädringen är fast med korta och snabba men ändå följsamma rörelser över det ojämna underlaget, även i normalläget. Mustangen känns spänstig, tajt och välkontrollerad. Överraskande europeisk, kan man säga. Den tappar aldrig balansen, ens över gupp mitt i en kurva, utan behåller linjen stabilt. Förtroendeingivande.



Fullt fokus på den snirkliga vägen. En imponerad redaktör. Hur härligt är det inte att köra manuellt växlad bil med en högvarvig V8? Det är så att det börjar pirra i magen!



Seriösa sulor. Michelin Pilot Sport 4 S. 255 mm breda fram och 275 bak. Bromsar med sexkolvsok från Brembo fram.

Jag står på upp mot den första, tvära nittiogradaren i backen. Chassit kommunicerar föredömligt, liksom den fina, naturliga och lagom snabba elservostyrningen. Man vet hela tiden vad bilen har för sig och vilket grepp som finns tillgängligt. Ställer mig på bromsen och ger snabb mellangas ner till tvåans växel. Pedalkänslan är utmärkt och bromsarna har ett kraftigt bett. Vrider in Mussen i kurvan. Greppet i framvagnen är fenomenalt bra. Upptäcker att jag behöver ta ett lite snävare spår för att hamna rätt. Vrider mer. Bilen svarar och styr in på ett sätt jag knappt trodde var möjligt. Inte ett spår av understyrning. Den gamla bilen imponerade på bana (se test i ams 10/2016), men så här vass var den inte. Det märks att Ford har slipat och fått till klart skarpare köregenskaper.

Ger fullt ut på raksträckan. Varvräknarnålen jagar ursinnigt mot rödmarkeringen. Maskinen trivs högt uppe i registret och lämnar toppeffekt först vid 7 000 r/min. Man måste jobba för att få ut maximalt av V8:an. Kul. Accelerationen är brutal. Diffbromsen hjälper till att få ner kraften i backen samtidigt som jag märker att bakvagnen vill kliva ut så smått i sidled. Det välkalibrerade antisladdsystemet tillåter lagom mycket sladd och spinn för att inte hindra framfarten.

Pressar vidare upp mot toppen. Attackerar hårnålarna, S-kurvorna och de korta raksträckorna däremellan. Forden rinner fram på ett imponerande vis. Vilket grepp, vilken balans. Och ljudet. Föreställer mig hur V8:ans argt, vassa hamrande hörs på flera kilometers håll och ekar mellan de omkringliggande bergssidorna. Kanske ser någon avlägsen granne hur en orange bil rusar fram genom landskapet.



Mustangs V8 kallas "Coyote". I och med uppdateringen har den bland annat fått något större borrning, nytt insprutningssystem, ny vevaxel, högre kompression och högre varvstopp.

Har Mustang rent av blivit för hårdkokt? Inte alls, den klarar även vardag och landsvägstransport utmärkt. Den nya fjädringen (tillval) har ställbara stötdämpare med metallspån i oljan. På magnetisk väg kan man ändra viskositeten och på så vis få mjukare eller hårdare dämpning. Fjädringskomforten är fast i varierande grad, beroende på vilket körläge man väljer (Normal,

Snow/Wet, Sport, Track och Drag), utan att för den skull bli irriterande fast och stötig. Det finns liksom en grundläggande följsamhet. På motorvägen rör sig bilen stadigt, stabilt och med ett visst lugn. En del däckbuller finns, men det är faktiskt förhållandevis väl dämpat.

Motorn mullrar naturligtvis och skulle man mot förmodan tröttna på det har sportavgassystemet ett tyst läge som tar ner det basiga dunket betydligt från det redan högljudda normalläget. Övriga inställningar (Sport och Track) justerar bara volymen till ännu högre och jättehögt.

Efter några dagar med bilen börjar jag tänka på Mustang-loggan i grillen, vildhästen i full galopp. Just sådana vibbar får jag av den uppdaterade Mussen. Den har blivit en frustande vilde, ett spänstigt muskelpaket som kräver ett bestämt grepp om tömmarna. Äntligen känns det som att bilen kan leva upp till sitt namn och sin logotyp. Faktum är att Mustangen nu upplevs så potent att den på allvar skulle kunna skrämma skiten ur långt dyrare, europeiska sportbilar.



Men den kräver verkligen att man jobbar för det. Jämfört med en vanlig turboladdad Porsche 911 Carrera (jo, jag vågar faktiskt nämna den som en tänkbar konkurrent) som ger maximalt vridmoment redan från 1 700 r/min, levererar inte Fordens sugmotor lika lätttillgängliga prestanda. Man måste varva den, se till att ligga på rätt växel – som en klassisk sportbil. Men det ger den karaktär och tilltalar en aktiv förare.

När det blir dags att lämna ifrån mig bilen rullar jag in i samma parkeringsgarage som jag hämtade den i. Rutan nere. Det mulliga V8-dunket fyller lokalen. Parkeringsvärden vänder på klacken, får syn på min orangefärgade Mustang och utbrister ett imponerat "Wow". Jag kopplar ur och torrvarvar. Det högljudda, ilsket vassa V8-dunket ekar i garaget. Några andra gäster vänder förvånat på huvudena. "Grymt, den låter som värsta racerbilen", säger parkeringsvärden glatt. Jag kan bara hålla med. Och den går dessutom numera som den låter!



Diffusor och fyra kaxiga pipor. Potent ljud och utseende.
De röda lyktglasen är USA-specifikation. I Europa är de vita.

TEKNISKA DATA

FORD MUSTANG GT FASTBACK

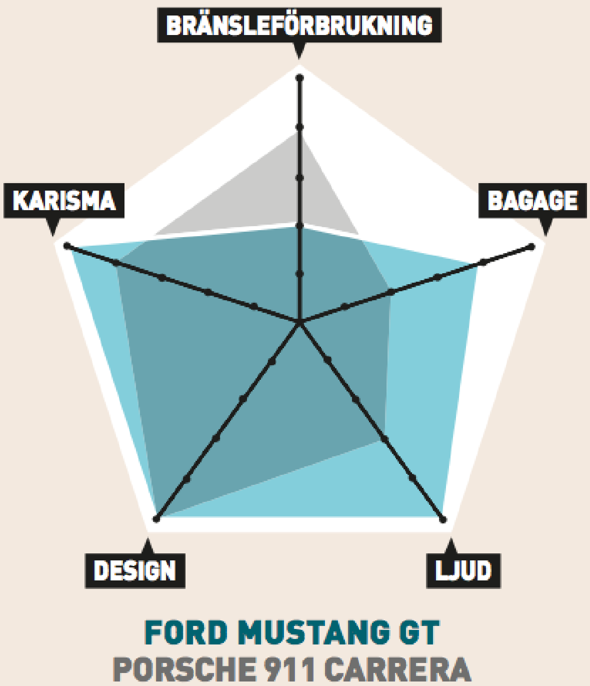
MOTOR: V8, bensin, 5 038 cm³, 451 hk vid 7 000 r/min, 529 Nm vid 4 600 r/min. 6-växlad manuell låda, eller 10-stegad automatlåda. Bakhjulsdrift och Torsendiff.

KAROSS: L/b/h 4 784/1 916/1 381 mm. Axelavstånd 2 720 mm. Tjänstevikt 1 818 kg. Bagagevolym 408 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,0 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 12,4 l/100 km, CO_2 277 g/km.

PRIS: 462 500:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

PLUS: Härligt högvarvig och välljudande V8, snygg retrodesign, fina köregenskaper.

MINUS: Höga utsläpp och dyr skatt efter Bonus-malus. Slå till snabbt!

★★★★★

13. Konceptbilen Shelby GR-1 blir verklighet

Bobby Green 2019-01-10, 15:45

Ford ger grönt ljus



2005 visade den Kalifornien-baserade bilbyggaren Superformance upp konceptet Shelby GR-1 som de byggt åt Ford. Nu har tillverkaren gett grönt ljus för projektet och Superformance meddelar att de kommer att göra verklighet av bilen tillsammans med Shelby American. Bilen kommer att erbjudas både med förbränningsmotor och elmotor.

Lance Stander som är chief executive hos Superformance säger följande:

"We had to get licensed by the original manufacturer, and it had to have all credibility. So I just kept plodding along and eventually the stars aligned, the right people at Ford got to hear about it and… a couple of guys who really wanted to see it happen at Ford Design in Europe, and the next thing I know is Ford Licensing is contacting me."

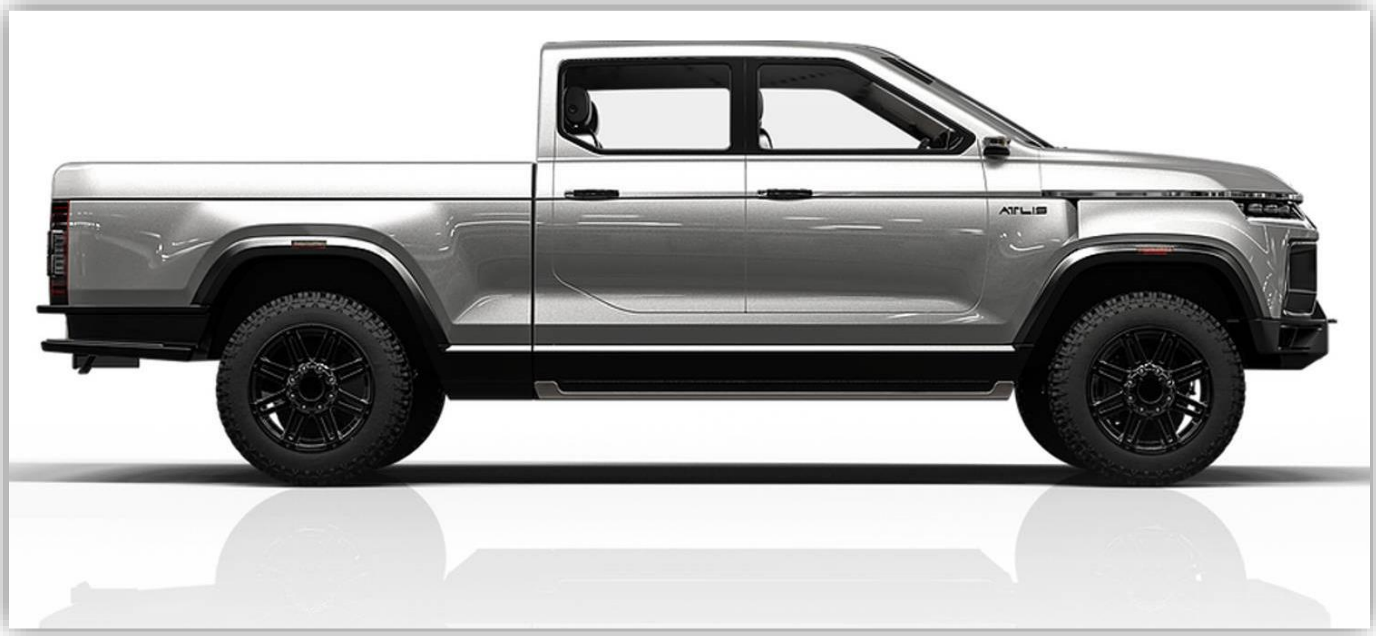
När produktionen väl drar igång är planerna att erbjuda 200 stycken exemplar med aluminiumkaross och "ett par hundra" med kolfiberkaross. Specifikationer kring drivlinorna och liknande får vi tyvärr inte reda på för tillfället, inte heller hur långt tid det är kvar innan vi får se den här på vägarna.



14. Ännu ett företag visar upp eldriven pickup

Patrick Ekstrand 2019-01-08

Listan på eldrivna pickuper blir allt längre. Och än en gång handlar det om en uppstickare från pickupernas förlovade land.



Amerikanska Atlis Motor Vehicles har visat upp en bil med riktigt trevliga specifiaktioner. Frågan är huruvida de kan leverera, särskilt för den utlovade prislappen.

XT, som modellen heter, har dubbelhytt och en räckvidd på uppemot 800 kilometer. Noll till hundra går på omkring fem sekunder och topphastigheten uppges ligga på strax under 200 kilometer i timmen. Utan släp, förstås. Hakar man på den tyngsta trailer som Atlis säger att bilen kan hantera – på sisådär nio ton – går det förstås inte lika snabbt.

Bilen ska dessutom kunna snabbladdas på en kvart – imponerande specifikationer för en bil som uppges kosta 45 000 dollar i grundutförande. Detta för instegsversionen med en räckvidd på "bara" 300 miles, eller uppemot 500 kilometer.

Så sent som i november presenterade en annan amerikansk uppstickare, Rivian, upp en eldriven pickup. Även den med fantastiska specifikationer, läs mer i det senaste numret av tidningen Elbilen. De första kunderna ska få sina bilar levererade innan årsskiftet. Och instegsversionen väntas kosta betydligt mer än XT, 69 000 dollar.

Workhorse, även det ett amerikanskt företag, visade upp sin eldrivna pickup i form av en laddhybrid redan 2017.

Även Teslas vd Elon Musk har utlovat en eldriven pickup som väntas visas upp senare i år.

Råd&Rön

15. Att tro på elbilen är som att tro på Gud

Robert Collin 2018-12-13

Krönika ur Råd & Rön nummer 10 2018

I Norrtälje där jag bor tror Miljöpartiet att folk tänker nöja sig med en halv bil per hushåll. Därför byggs inte bilinfrastrukturen ut lika mycket som de nya höghusen. Inte alls, faktiskt.
Varenda grön plätt. Vartenda andningshål bebyggs med bostadsrätter i nya höghus. Det ena högre än det andra. I den gamla skärgårdsstaden.



Före valet twittrade en av partiets lokala förgrundsfigurer om bilfria miljözoner, för att inte "förgifta våra barn och gamla". (Norrtälje har inte varit i närheten av några gränsvärden för dålig luft. Aldrig någonsin.) Men nu blir gatorna smalare så de få fotgängarna får mer plats. Och luften blir ju snarare sämre. Att bromsa ner och krypa fram i gångfart på låg växel, för att sedan gasa upp till femtio igen är inte så lyckat om man vill minska förbrukningen.
Men hur ser framtiden ut? Ska vi klara oss med en halv bil per familj? Och den där halva bilen, vad ska den drivas med? Elmotorer och batterier? I varje fall inte med diesel. Eller?
Jag köpte själv en ny bil i vintras. En med dieselmotor. Bilen tankas uteslutande hos den mack som säljer diesel tillverkad på skogsråvara. Alltså ingen fossil diesel i tanken. Inga fossila avgaser som påverkar klimatet.
Ändå detta märkliga hat. Ett hat som särskilt riktas mot den motortyp som är så extremt snål på bränsle. Och så väl utvecklad och utan barnsjukdomar. Med avgasrening enligt det senaste lagkravet Euro6 släpper bilen knappt ut några partiklar och mycket lite kväveoxider.
Jag vet, det finns varken produktionskapacitet eller skogsråvara att ersätta all fossil diesel som används på jordklotet. Om det är ett problem? Kanske. I dag.

Är elbilen, som enligt politikerna ska ersätta alla bensin- och dieselbilar inom något årtionde, lösningen?

Om vi börjar med laddinfrastrukturen – hur många laddstolpar finns det? Hur många bilägare kan ladda på gatuparkeringen utanför flerfamiljshuset?

Minns ni parkeringsautomaterna förr, en vid varje p-ruta? Så måste det bli igen, men med laddstolpar. Vem ska betala infrastrukturen? Och vem ska fixa strömmen? Tiotusentals nya vindkraftverk? Bygga ut de orörda älvarna? Behålla och bygga ut kärnkraften? Eller köpa gas från Ryssland eller kolkraft från Tyskland (ja, det är kanske lösningen)? För den elproduktion vi har i Sverige i dag räcker inte på långa vägar.

Många förespråkar vätgas och bränsleceller. Absolut. Då slipper vi några miljoner laddstolpar. Men elen måste ändå produceras på något sätt. För vätgas kräver också elektricitet.

Jamen, Miljöpartiets tro på den halva bilen per hushåll? Det kanske är lösningen? Men det kräver en extrem satsning på kollektivtrafiken OCH att vi ändrar våra resvanor. I storstäderna kanske det går att ersätta bil med buss, tunnelbana och cykel. Men glesbygden måste tömmas på folk så gott det går och järnvägen måste ändå rustas upp för att förbinda de landsortsstäder som inte kan läggas ner.

Om du funderar på att byta bil, ska du välja en ny som går på diesel, bensin, eller el med batterier eller vätgas? Jag har inte en susning!

I går var det etanol. I dag elbilar. Att tro på elbilen är som att tro på Gud. Det är inte grundat på vetenskap. Utan just på tro. I alla fall de närmaste tio, tjugo åren. Tills det blivit ordning på koboltbrytning i Kongo och bilarna fått bättre räckvidd.

Robert Collin är bilreporter på Aftonbladet, nu aningen pensionerad, utan att riktigt erkänna det.

bytbil.com

16. Arnolds monsterbil: "En dröm har blivit verklig"



[Arnolds monsterbil: "En dröm har blivit verklig"]

Klassiker

17. Tidlös!

Fredrik Nyblad

2019-01-08, 8:00

Årets Klassiker 2019? Här är kandidat nummer elva: DeLorean DMC-12.



En bil med kaross i rostfritt stål och måsvingedörrar tillverkad i en region som då hade Europas mest våldsamma konflikt.

Det finns så mycket som fascinerar med DeLorean. Den formgavs av ItalDesign och chassit konstruerades av Lotus. Byggd på en vision från John Zachary DeLorean som gjort en spikrak karriär i Detroit men startade sitt eget företag och ville bygga en etisk och säker sportbil.

Det var ändå de tre Tillbaka till framtiden-filmerna som cementerade DeLorean som ikon – flera år efter att företaget gått i konkurs. Anders Bergman i Stockholm drömde om en DeLorean i många år. För drygt ett år sedan slog han till – trots att han varken sett bilen och eller hade något garage.

Anders hittade snart många fel som bilfirman aldrig uppgav men ännu snabbare lärde han sig att åtgärda dem. På gatan hemma på Söder blir det alltid folksamling när Anders parkerar sin bil. Intresset för DeLorean är helt tidlöst!

Fredrik Nyblad

18. Udda från the UK - Rolls och Bentley wagons

Mårten Carlsson, 2019-01-10, 13:00

Annorlunda stationsvagnar från Brittiska öarna, denna gången i den högre divisionen. Rolls Royce och Bentley som laståsnor.



Bildspel
16
ROLLSKOMBIS

Relaterad artikel



Egendomliga Engelska Estates
Engelska kombibilar, estate wagons, av lite oväntat och ovanligare slag.

Klassiker

19. Grattis Nissan Laurel!

Carl Legelius 15 januari 2009

I dag den 15 januari då Lorentz och Laura har namnsdag hänger vi på och hyllar Datsun Laurel!



Laurel var en stor Datsunmodell som fanns med en rad olika karosser. Den första kom 1968 och var en smäcker sedan med lite italienskt stuk i linjeföringen.
Nästa generation blev mer USA-inspirerad och det var en trend som sedan skulle bestå genom karossbytena fram till 2002 då modellnamnet droppades.
Laurel var alltid bakhjulsdriven med längsmonterad motor fram, fyr- eller sexcylindrig.
Laurel såldes under en kort period i Sverige i början av 1980-talet med dieselmotor.



Laurel Coupe 1972



1974 såg Laurel ut så här. Sexa. Bakhjulsdrift.



Laurel Hardtop 1980



Den Laurel som kom till Sverige i ett mindre antal hade denna kaross. Detta är en -82:a.



Laurel fanns fram till 2002. Detta är en nolletta.

20. Ledig befattning

Accounting manager – 119011

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.

We are now looking for an Accounting Manager!
Description
The Accounting department is a part of the financial organization and responsible for all related tasks from the transaction all the way to the annual report and tax filings. The department in

Trollhättan is responsible for the Group consolidation and reporting for all NEVS Group companies in Sweden.
As Accounting manager you will lead the work in the Accounting department in Trollhättan and be responsible for the global closing process. As NEVS Group is currently increasing its activities in China, it will be a natural and important part of the work to work together with our colleagues in China. The assignment will include being responsible for the preparation of reports for the Swedish companies as well as for the annual report of NEVS Group. As Accounting manager you report to NEVS CFO.
This role also involves:

- Lead and participate in the day to day activities in the Accounting department in Trollhättan.
- Management responsibility for the Accounting department staff.
- Manage and improve the reporting process of the NEVS Group.
- Safeguard that the Swedish companies are compliant with accounting and tax policies and laws.
- Maintain contact with the auditors.

We are looking for someone who has:

- Relevant Finance University degree education
- Minimum 5 years of relevant experience including experience of leading others
- Experience of preparation of annual reports and audit
- Solid understanding of accounting including IFRS/IAS
- Good consolidation skills
- General understanding of Swedish tax law
- Excellent skills in English
- Experience in SAP is a plus

To be successful in the role, you need to:

- Manage assignment by yourself in both structured and agile environments and be able to take business decisions on a daily basis
- Handle multiple tasks and deliver on time
- Have functional and technical skills
- Be problem solving, action-orientated, creative and open minded

An enthusiastic person who thrives in an agile working culture

- Manage assignment by yourself in both structured and agile environments and be able to take business decisions on a daily basis
- Handle multiple tasks and always deliver on time
- Be problem solving- and action-orientated, creative and open minded
- An enthusiastic person who thrives in an agile working culture
- Abilities to deal with ambiguity as well as solving problems
- Have good communications skills

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That’s why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what’s best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it’s a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are

just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/1**
Contact	• Patrik Björklund, CFO, +46 520 847 23 ; patrik.bjorklund@nevs
Published	**08.Jan.2019**
Last application date	10.Feb.2019 11:59 PM CET

SLUT